Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4433**

17. Wahlperiode 19. 01. 2011

Antrag

der Abgeordneten Dr. Gregor Gysi, Sabine Leidig, Dr. Dietmar Bartsch, Herbert Behrens, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Roland Claus, Katrin Kunert, Caren Lay, Michael Leutert, Dr. Gesine Lötzsch, Thomas Lutze, Kornelia Möller, Jens Petermann, Ingrid Remmers, Dr. Ilja Seifert, Kersten Steinke, Sabine Stüber, Alexander Süßmair, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Die Bahn im Einklang mit dem Grundgesetz am Wohl der Allgemeinheit orientieren

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. In den ersten Winterwochen 2010 kam es in Deutschland zu einem Kollaps so gut wie aller Verkehrsträger. In besonderem Maß traf es dabei die Deutsche Bahn AG (DB AG), die ein neuerliches Winterchaos erlebte. Zwar verweist Bahnchef Dr. Rüdiger Grube auf den „frühen Wintereinbruch" und jongliert mit dem meteorologischen Superlativ „der kälteste und schneereichste Dezember seit 41 Jahren". Doch die Witterungsverhältnisse spielen nur am Rande eine Rolle. Tatsächlich erlebt die Deutsche Bahn AG eine Dauer- und Strukturkrise. Diese begann im Sommer 2008 mit einer gebrochenen Radsatzwelle, sie verschärfte sich im Winter 2009/2010 mit dem weitgehenden Zusammenbruch des Schienenfernverkehrs und sie wurde im Sommer 2010 nochmals mit dem vielfachen Ausfall von Klimaanlagen in ICE-Zügen gesteigert. Vor dem Hintergrund der Geschichte der Eisenbahnen und mit einem Blick auf die Schweiz lässt sich belegen, dass diese Krise nicht unabwendbar, sondern hausgemacht ist.
2. Bei der Berliner S-Bahn, einer hundertprozentigen Tochter der DB AG, wurde das allgemeine Desaster im Schienenverkehr nochmals gesteigert. Seit zwei Jahren befindet sich die S-Bahn in einer Dauerkrise. Auch in diesem Fall lässt sich mit der Verkehrsgeschichte und einem Blick auf andere Massennahverkehrsmittel belegen, dass der Zerfall dieses Verkehrsmittels nicht objektiv bedingt ist.
3. Die DB AG verfolgt, unterstützt durch die jeweiligen Bundesregierungen, seit rund einem Jahrzehnt eine Geschäftspolitik, die die Krisentendenzen im Kerngeschäft vertiefen muss. Auf der einen Seite entwickelte sich die DB AG zum Global Player, indem im Ausland massiv in die Übernahme von Logistik- und Bahnunternehmen investiert wurde. Auf der anderen Seite baut die DB AG im Inland das Schienennetz ab und investiert vor allem in Großprojekte, die den Bahnverkehr behindern, wenn nicht direkt schädigen. Stuttgart 21 ist dafür ein Beispiel von vielen.

4. Während mit der Bahnreform im Jahr 1994 eine formelle Bahnprivatisierung erfolgte, zielt die offizielle Politik der Bundesregierungen und des Bahnvorstands seit dem Jahr 2000 auf eine materielle Bahnprivatisierung. Diese Orientierung, die mit unterschiedlichen Privatisierungsmodellen konkretisiert wurde und die auch von der gegenwärtigen Bundesregierung explizit – so im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP – verfolgt wird, läuft darauf hinaus, dass im Schienenverkehr anstelle des Gemeinwohls das Ziel der Gewinnmaximierung im Zentrum steht. Die Folgen sind ein massiver Abbau der Bahnbelegschaft, ein Zusammenstreichen von Serviceleistungen und nicht zuletzt das Sparen bei der Instandhaltung, Wartung und Sicherheit.
5. Mit der im Dezember 1993 in Bundestag und Bundesrat beschlossenen Bahnreform war auch eine Verfassungsänderung verbunden. Im neu eingefügten Artikel 87e des Grundgesetzes (GG) wurde die Orientierung des Schienenverkehrs am Gemeinwohl verwässert und festgelegt, dass die „Eisenbahnen des Bundes […] als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt“ werden. Allerdings wird auch in Artikel 87e GG festgelegt, dass der Bund gewährleistet, dass beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes sowie bei den Bahnverkehrsangeboten „dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen“ Rechnung getragen wird. Dem widerspricht eine Orientierung des Schienenverkehrs auf Gewinnmaximierung.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. den Schienenverkehr als einheitliches System wieder am „Wohl der Allgemeinheit“ und „insbesondere [an] den Verkehrsbedürfnissen“ (Artikel 87e GG) auszurichten;
2. einen Gesetzentwurf vorzulegen, der vorsieht, den Artikel 87e GG dahingehend zu ändern, dass die Eisenbahnen des Bundes als Wirtschaftsunternehmen in öffentlich-rechtlicher Form geführt werden;
3. die DB AG in eine Anstalt öffentlichen Rechts umzuwandeln, die wie eine gemeinnützige Einrichtung zu verfahren hat, damit keine Gewinne abgeführt werden und das Unternehmen demokratisch kontrolliert wird, bei der das Eigentum durch Bund und Länder repräsentiert wird und die einer sozialen und nachhaltigen Bahnpolitik unterliegt;
4. als Sofortmaßnahmen bei der DB AG darauf hinzuwirken,
   - dass Teilprivatisierungen sofort gestoppt werden und die Global-Player-Orientierung aufgegeben wird,
   - dass kontraproduktive Großprojekte, insbesondere Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm, aufgegeben werden,
   - dass Investitionen zum schnellstmöglichen Austausch nicht dauerfester Radsatzwellen und zur Vorhaltung ausreichender Reservekapazitäten getätigt werden. Für den letztgenannten Zweck wird auf die bisher geplante Abführung von jährlich 500 Mio. Euro aus den Gewinnen der DB AG an den Bund verzichtet,
   - dass in allen Bereichen des Schienenverkehrs die Zielsetzung der Barrierefreiheit realisiert wird;

5. als Sofortmaßnahme bei der S-Bahn Berlin gemeinsam mit den Ländern Berlin und Brandenburg darauf hinzuwirken, dass ein stabiler S-Bahn-Betrieb so bald wie möglich – zumindest im Verlauf des Jahres 2011 – wieder stattfindet und zu gewährleisten, dass im Fall einer Umwandlung der Unternehmensstruktur der S-Bahn Berlin diese komplett in öffentlichem Eigentum verbleibt und eine Zerschlagung des Unternehmens und eine Ausschreibung einzelner S-Bahn-Strecken ausgeschlossen werden.

Berlin, den 19. Januar 2011

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Die Verkehrsträger im Winter 2010/2011

Tatsächlich spielt die Natur nur bei der Binnenschifffahrt, die über weite Strecken zum Erliegen kam, eine ausschlaggebende Rolle – was jedoch Jahr für Jahr der Fall ist und tatsächlich zu erwarten war. Der in weiten Gebieten stattfindende Zusammenbruch des Straßenverkehrs, vielfach mit Massenkarambolagen verbunden, hatte überwiegend andere Gründe: Die Räumdienste funktionierten nicht oder unzureichend, vielfach fehlten Sand und Salz, Lastkraftwagen, die Autobahnen blockierten, waren vielfach mit nicht wintergerechter Bereifung unterwegs. Dass viele Flughäfen tagelang keine Flüge abwickeln konnten, lag ebenfalls überwiegend an unzureichend vorgehaltenen Kapazitäten für das Beräumen der Startbahnen und das Enteisen der Flugzeuge. Das Versagen der Verkehrsträger Straße, Binnenschifffahrt und Luft hätte die große Chance für die Schiene sein können. Doch im 35 000 Kilometer langen deutschen Schienennetz gab es ein vergleichbares Bild wie bei den anderen Verkehrsträgern: Dutzende Züge blieben auf freier Strecke liegen, hunderte Züge fielen komplett aus und tausende Züge hatten Verspätungen von addiert einigen zehntausend Stunden.

Die Bahnspitze ging offensichtlich fest davon aus, dass sich ein Chaos wie im Winter 2009/2010 im darauf folgenden Jahr nicht wiederholen werde. Im November 2010 präsentierte die „WELT am SONNTAG“ eine zweiseitige Reportage mit dem Titel „Inside Deutsche Bahn: Wie der Konzern mit dem Schnee kämpft“. Der einleitende Satz lautet: „Ein Chaos wie im vergangenen Winter darf es nie wieder geben – das weiß Bahnchef Rüdiger Grube“ (WELT am SONNTAG vom 21. November 2010).

In der von der DB AG herausgegebenen Zeitschrift „mobil“ – Ausgabe Januar 2011 – ist zu lesen: „Der vergangene Winter hatte die DB kalt erwischt, vor allem den Personenverkehr und die Infrastruktur […] Das soll sich in diesem Winter nicht wiederholen – dafür will die DB sorgen. So hat sie im Personenverkehr neue Enteisungsanlagen beschafft. Außerdem sorgt die DB bis März 2011 für mehr Reserve-ICE, etwa indem sie auf weniger befahrenen Strecken IC-Züge statt ICE einsetzt. Auch bei der Infrastruktur tut sich etwas. Die DB […] setzt Winterkoordinatoren in den Betriebszentralen ein […] Weichenheizungen werden nachgerüstet sowie Abdeckungen eingebaut, die von vornherein verhindern, dass sich Schnee und Eis in Weichen festsetzen. Entlang der Strecken hat die DB AG noch vor dem ersten Schneefall Äste und Bäume beschnitten, von denen sicher anzunehmen war, dass sie unter der Schneelast auf Oberleitungen und Schienen fallen würden.“ (mobil 01/2011).

Tatsächlich froren hunderte Weichen ein, fehlten Enteisungsanlagen, gab es nicht ausreichend Reservefernverkehrszüge, wurde vielfach die Stromzufuhr bei Oberleitungen durch herabbrechende Äste unterbrochen.

Strukturelle Krise und Dauerkrise

Am 8. Juli 2008 brach bei einem ICE in Köln eine Radsatzwelle (Achse) während einer Langsamfahrt aus dem Kölner Hauptbahnhof und über die Hohenzollernbrücke. Die Untersuchung durch die Bundesanstalt für Materialprüfung ergab, dass die Radsatzwelle bereits nach dem letzten Halt vor Köln, in Siegburg/Lahn, gebrochen war und dass der ICE dadurch bei Hochgeschwindigkeit mit einer durchgebrochenen Radsatzwelle fuhr. Die Analyse des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA), wonach die Gefahr einer Eisenbahnkatastrophe „wie in Eschede 1998“ bestand, bestätigte sich.

Seit diesem Ereignis bestätigt sich, was Materialexperten und Bahnfachleute wie Prof. Vatroslav Grubisic seit 2003 in Beiträgen in Fachzeitschriften geschrieben hatten: Die Radsatzwellen aller ICE-3 und aller ICE-VT-Garnituren sind nicht dauerfest. Der Vorstand der DB AG gestand diese Tatsache scheibchenweise ein und geht inzwischen davon aus, dass alle Radsatzwellen dieser Züge gegen stabilere ausgetauscht werden müssen. Dieser Prozess soll aber erst im Jahr 2013 abgeschlossen sein. Alle ICE-Züge dieser Bauart, bei denen die Radsatzwellen noch nicht ausgewechselt wurden, müssen seit Herbst 2008 auf Anordnung des EBA in sehr kurzen Intervallen mit Ultraschall auf Rissbildungen untersucht werden.

Im Winter 2009/2010 gab es erstmals einen weitgehend flächendeckenden Ausfall vieler Fernverkehrszüge. Auch damals verwies der Vorstand der DB AG auf einmalige Witterungsverhältnisse. Dies steht im Kontrast zu dem Artikel der bereits zitierten DB-AG-Zeitschrift. Dort heißt es: „Für den Schneeräumexperten der DB Netz AG, Frank Schulze, war der vergangene, extrem harte Winter mit rund 200 Einsätzen jedoch mitnichten ein Rekordjahr. ‚Da hatten wir 2005/2006 mit 280 Einsätzen deutlich mehr zu tun.‘“ (mobil 01/2011).

Im Sommer 2010 gab es katastrophale Situationen in ICE, in denen die Klimaanlagen ausgefallen waren. Bei der Aufarbeitung dieser Vorgänge stellte die DB AG in Aussicht, bei dem Resign der besonders betroffenen Flotte der ICE-2 auch Klimaanlagen einzubauen, die für höhere Hitzegrade auslegt sind. Die DB AG wollte bis Ende 2010 mitteilen, ob es eine solche Nachrüstung geben wird. Eine positive Antwort liegt nicht vor. Es droht offensichtlich die Gefahr vergleichbarer Ereignisse im Sommer 2011.

Naturbedingt oder hausgemacht?

Die alte Bundesbahn schaltete 1966 den Werbeslogan „Alle reden vom Wetter. Wir nicht“. Das wurde von der Bevölkerung und von den Fahrgästen als zutreffend wahrgenommen. Eine solche Werbung für die Bahn ist heute undenkbar – beziehungsweise sie würde als bitterer Sarkasmus wahrgenommen. Die DDR-Reichsbahn befand sich ohne Zweifel oft – und insbesondere am Ende der DDR – in einem kritischen Zustand. Dennoch gab es zu keinem Zeitpunkt der vierzigjährigen Existenz dieses Unternehmens einen Kollaps vergleichbarer Art, wie wir ihn derzeit bei der DB AG erleben.

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) verkehren seit Jahrzehnten ohne große Störungen, wie sie inzwischen in Deutschland üblich sind. Auch im Winter 2010/2011 fand der Bahnverkehr im Nachbarland Schweiz weitgehend regelmäßig und zur Zufriedenheit der Fahrgäste statt – bei deutlich niedrigeren Temperaturen und im Halbstundentakt auf Höhen zwischen 400 und 1 400 Metern über dem Meeresspiegel.

Einen direkten Vergleich zwischen den Eisenbahnen in der Schweiz und in Deutschland konnte man Ende 2010 in der „Neue Zürcher Zeitung“ lesen. Dabei wurde auch deutlich, dass die Schweiz bereits systematische Winterhilfe für die DB AG leistet:

„Während in den letzten Wintertagen auf den Schienen der deutschen Bahn grosses Chaos herrschte, verlief der Bahnverkehr in der Schweiz weitgehend problemlos. […] ‚Wetterbedingt hatten wir in den letzten Tagen keine grösseren Störungen‘, sagt SBB-Sprecher Christian Ginsig zu NZZ Online. […] Die Bahn kehre bei tiefen Temperaturen und Schnee einiges vor, um Verspätungen oder Zugsausfälle möglichst zu vermeiden. So werden in eisigen Nächten abgestellte Lokomotiven nicht vom Strom getrennt, sondern stets auf einer gewissen Betriebstemperatur gehalten. Ausserdem sind die Weichen auf den Hauptlinien elektrisch oder mit Propangas beheizt, so dass sie nicht einfrieren können. In Deutschland ist das anders, weshalb die derzeit eisigen Temperaturen rasch grössere Behinderungen zur Folge haben können. Das bekommen neben verspäteten oder gestrandeten Reisenden auch die SBB zu spüren. «Gerät in Deutschland der Fahrplan durcheinander, so treffen in Basel oft für die Schweiz nicht zugelassene deutsche Zugskompositionen ein», erklärt Ginsig. […] Diese Züge seien nicht mit dem Schweizer Zugsicherungssystem ausgestattet und dürften deshalb nicht weiterfahren. Dann müssen die SBB die Verbindung ab der Grenze zum Schweizer Endbahnhof sicherstellen. Zum Einsatz kommen in solchen Fällen die Dispo-Züge, wie sie im SBB-Jargon heissen. Das sind laut Ginsig Kompositionen die an verschiedenen Bahnhöfen auf Abruf bereit stehen, um bei Zugspannen Lücken im Fahrplan zu vermeiden. Sie verfügen über Lokomotivführer und Zugbegleiter und sind deshalb sofort einsatzbereit. Es handelt sich jedoch oft um ältere Einheiten, was für die Passagiere Komforteinbussen bedeutet […] Auf der Linie Zürich–Stuttgart dagegen kann dies an der Grenze nicht passieren. Diese Linie befahren unabhängig von den Schneeproblemen in Deutschland seit einiger Zeit ohnehin schon Schweizer Züge. Weil die Deutsche Bahn zu wenig Rollmaterial hat, stellen die SBB laut Ginsig vier Zugskompositionen (total 20 Wagen) zur Verfügung. Diese sorgen für täglich 14 Verbindungen nach Stuttgart.“ (Neue Zürcher Zeitung vom 27. Dezember 2010).

Global Player und Fahren auf Verschleiß

Im November 2009 schloss die DB AG im Emirat Katar einen Auftrag in Höhe von 17 Mrd. Euro über Bahninfrastrukturprojekte ab. Im Frühjahr 2010 reisten der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer und Bahnchef Dr. Rüdiger Grube in die Vereinigten Arabischen Emirate und vereinbarten Investitionen der DB AG in Milliardenhöhe für unterschiedliche Bahnsysteme in der Region. 2010 kaufte die DB AG für knapp 3 Mrd. Euro (einschließlich der Übernahme von Schulden) Arriva, den größten privaten Bahn- und Busbetreiber auf. Zur gleichen Zeit betrieb sie das Projekt einer durchgehenden ICE-Verbindung Frankfurt/Main–London mit der Durchquerung des Eurotunnels. Damit heizt sie den Konkurrenzkampf mit der französischen Staatsbahn SNCF an. Ende 2010 weitete die Deutsche Bahn AG ihr internationales Reiseangebot nach Italien auf der Brennerroute (München–Verona) mit eigenem Wagenmaterial in Kooperation mit der österreichischen Staatsbahn ÖBB aus. Damit verschärft sie die Konkurrenz mit den italienischen Bahnen FS und Trenitalia.

Diese Politik von großangelegten Aufkäufen und Auslandsinvestitionen kontrastiert mit der „schlanken Bahn“ im Inland. Selbst wenn der höchste Wert veranschlagt wird, der – laut Bahnchef Dr. Rüdiger Grube – für die Anschaffung von neuem rollendem Material zur Beendigung der Misere der Berliner S-Bahn 2 Mrd. Euro beträgt, gewählt wird, so entspricht dies nur zwei Dritteln dessen, was die DB AG 2010 für den Aufkauf von Arriva ausgab. Bahnchef Dr. Rüdiger

Grube erklärte selbst, nach welchem Konzept die DB AG im Inland verkehrt: „Wir fahren längst auf Verschleiß. Wir haben keine Reserven mehr.“ (DIE WELT vom 11. Januar 2011). Es gibt – aufgrund des Abbaus von Personal und Werkstätten – flächendeckend Wartungsprobleme. Als im April 2010 ein ICE auf der Strecke Amsterdam–Basel zwischen Montabaur und Limburg bei voller Fahrt eine komplette Tür verlor und diese auf einen entgegenkommenden ICE prallte (es gab sechs Verletzte), ließ die DB AG zunächst verlauten, es handle sich um einen Konstruktionsfehler. Die Untersuchung ergab, dass eine lose Stellmutter in der Verriegelung und damit ein Wartungsfehler die Ursache war. (FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND vom 21. April 2010).

Modelle der Bahnprivatisierung

Es gab seit 2005 unterschiedliche Modelle der Bahnprivatisierung: Zwischen 2005 und 2008 betrieben die damalige Bundesregierung Dr. Angela Merkel-Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Wolfgang Tiefensee das Projekt eines „integrierten Börsengangs“. Dafür wurde auch ein umfangreicher Gesetzentwurf entwickelt und in erster Lesung im Deutschen Bundestag debattiert. Das Projekt scheiterte aufgrund von Protesten in der Bevölkerung, einer breit angelegten Kampagne der Bahnprivatisierungsgegner („Bahn für Alle“), des innerparteilichen Widerstands in der SPD (was auf dem Hamburger SPD-Parteitag im Oktober 2007 dazu führte, dass die große Mehrheit der Parteitagsdelegierten sich gegen den gesamten Parteivorstand stellte) und der Finanzmarktkrise. Nur wenige Wochen vor dem für Oktober 2008 angesetzten Börsengang der DB AG musste die Bundesregierung die Reißleine ziehen und das Projekt vorläufig absagen. Allerdings fassten die damaligen Regierungsparteien der CDU, CSU und SPD im Mai 2008 einen auch heute noch gültigen Beschluss (Bundestagsdrucksache 16/9070), der eine Teilprivatisierung des gesamten Bahnbetriebs (der DB AG mit Nah-, Fern- und Güterverkehr auf Schienen und der weltweiten Logistik) fordert. Im Koalitionsvertrag der gegenwärtigen Bundesregierung vom Oktober 2009 wird festgehalten: „Sobald der Kapitalmarkt es zulässt, werden wir die schrittweise, ertragsoptimierte Privatisierung der Transport- und Logistiksparten“ der DB AG ‚einleiten‘. Im Januar 2011 erklärten maßgebliche Verkehrspolitiker der Regierungsparteien, die Bundesregierung favorisiere inzwischen eine Bahnprivatisierung, bei der der „Wettbewerb“ weiter gesteigert und ein Teilverkauf der DB AG, insbesondere der Verkauf des Schienengüterverkehrs (Schenker; DB Railion), im Zentrum steht (börsenblatt vom 13. Januar 2011).

Auswirkungen der Orientierung auf die Bahnprivatisierung

Im Zeitraum von 1995 bis 2010 wurde die Zahl der Beschäftigten im Bereich Schiene (DB AG und Private zusammen) mehr als halbiert – bei insgesamt größeren Leistungen (Reduktion von 450 000 auf 185 000). Die Arbeitsintensität der Beschäftigten wurde erheblich erhöht. Das Lohnniveau stagniert in dem Zeitraum real; teilweise gibt es auch absolute Absenkungen. Mehr als 2 000 Bahnhöfe wurden geschlossen, mehr als 1 000 verkauft. Zehntausende Schalter wurden geschlossen. Das Schienennetz wurde ein weiteres Mal um 9 000 km – von 44 000 auf 35 000 km – gekappt.

Die Zahl der Langsamfahrstellen erhöht sich kontinuierlich. Meist werden sie in neue Fahrpläne integriert, sodass sie als solche erst gar nicht aufgeführt werden. Dies mündet jedoch oft in verlängerte Fahrzeiten. Ein interessantes Beispiel: Auf der Verbindung Stuttgart–München benötigt der ICE laut Fahrplan 2010/2011 144 Minuten. Die Bahn und das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung versprechen, mit der Neubaustrecke Stuttgart–Wendlingen–Ulm die Fahrzeit auf 109 Minuten zu reduzieren. Nun benötigte die Bahn vor 15 Jahren, im Jahr 1995, laut Fahrplan für dieselbe Strecke Stuttgart–München

121 Minuten. Das heißt, es gab eine Fahrzeitverlängerung von 21 Minuten in 15 Jahren. Dies ist in erheblichem Maß das Resultat der Verschlechterung der Infrastruktur. Allein Investitionen in die Infrastruktur mit dem Ziel, hier das Niveau von 1995 zu erreichen, würden mehr als die Hälfte des Fahrzeitgewinns erbringen, der mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke verbunden ist. Bei den zur Debatte stehenden Investitionen in die Infrastruktur geht es um einige Hundert Millionen Euro; bei Stuttgart 21 und der Neubaustrecke geht es um mehr als 8 Mrd. Euro.

S-Bahn Berlin: Geschichte, Krise und Opfer des gewollten Bahnbörsengangs

Der Betrieb der S-Bahn in Berlin war über rund ein Jahrhundert hinweg weitgehend stabil. Diese Solidität der Berliner S-Bahn wirkte auf die Berlinerinnen und Berliner überzeugend: Als beispielsweise die DDR die S-Bahn im Westteil der Stadt nach dem S-Bahn-Streik im Jahr 1980 aufgegeben hatte und als der Westberliner Senat das Verkehrsmittel S-Bahn einstellen wollte, gab es mehrere Initiativen zur Reaktivierung der S-Bahn, die in der Westberliner Bevölkerung großen Widerhall fanden. Der Westberliner Senat rang sich zur Wiederbelebung der S-Bahn durch: Pünktlich zur Abgeordnetenhauswahl, am 1. Februar 1985, wurden die Wannseebahn – und in den Folgejahren weitere S-Bahn-Strecken – wieder eröffnet. Nach der Wende wurde die S-Bahn weiter ausgebaut, was von hohen Fahrgastgewinnen begleitet war.

Im Dezember 2010 und Anfang Januar 2011 konnte die Berliner S-Bahn zeitweilig nur 36 Prozent ihres Wagenparks einsetzen (200 von 526 S-Bahn-Zügen). Das entsprach dem Stand des Nachkriegsjahres 1946. Die Außenbezirke Spandau und Hennigsdorf wurden mehr als eine Woche lang komplett von der S-Bahn abgehängt. Seit mehr als einem Jahr fährt die S-Bahn im Notfahrplanmodus. Die Berliner S-Bahn erlebt 2010/2011 den dritten Krisenwinter. Bei der S-Bahn Berlin sind die Folgen des Privatisierungskurses besonders deutlich: Die Belegschaft wurde radikal abgebaut, das Personal von fast allen S-Bahnhöfen abgezogen, die Wartungsintervalle „gespreizt“ und die Instandhaltungskapazitäten in unverantwortlichem Maß reduziert. In der Hauptwerkstatt wurde die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von 800 auf 200 und die Zahl der Meister von 26 auf 3 heruntergefahren. Seit 2005 gab es mit dem Sparprogramm „OSB“ (Optimierungsprogramm S-Bahn) die Zielsetzung, von Jahr zu Jahr die Mittelabführung aus dem Bereich der S-Bahn an den Mutterkonzern DB AG zu steigern, um auf diese Weise die Gewinne der DB AG zu maximieren und den Börsengang vorzubereiten. In dem Offenen Brief des ehemaligen Arbeitsdirektors der S-Bahn Berlin, Ernst-Otto Constantin, an die Berliner Verkehrssenatorin und an die Fraktionen des Berliner Abgeordnetenhauses vom 10. Januar 2011 wird die folgende logische Bilanz gezogen: „Der heutige Zustand der S-Bahn war damit vorherzusehen“. Der ehemalige S-Bahn-Arbeitsdirektor macht in diesem Text auch deutlich, dass die für das S-Bahn-Desaster Verantwortlichen auch in der gegenwärtigen Führungsspitze der DB AG in entscheidender Position vertreten sind: „Herr Thon [der ehemalige S-Bahn-Geschäftsführer; d. Red.] war zwar vom Aufsichtsrat als Geschäftsführer der S-Bahn bestellt, er hatte jedoch nie einen Dienstvertrag mit der S-Bahn, sondern nur mit DB Regio. Dort war zu jener Zeit Herr Homburg Chef. Ihm gegenüber war Herr Thon mithin berichtspflichtig. Vieles spricht dafür, dass Herr Thon nichts ohne dessen Rückendeckung veranlasst hat. Auch deshalb ist für mich zuerst Herr Homburg in die Verantwortung zu nehmen.“

Verfassung und Eisenbahn

Artikel 87e Absatz 3 und 4 GG lautet:

„(3) Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt. Diese stehen im Eigentum des Bundes, soweit die Tätigkeit des Wirtschaftsunternehmens den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfasst. Die Veräußerung von Anteilen des Bundes an den Unternehmen nach Satz 2 erfolgt auf Grund eine Gesetzes; die Mehrheit der Anteile an diesen Unternehmen verbleibt beim Bund. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.

(4) Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.“

Die genannten Bundesgesetze gibt es auch 16 Jahre nach der „Bahnreform“ nicht. Damit wird das Nähere nicht geregelt; der Tatsache, dass der Bahnprivatisierungskurs diametral der Zielsetzung „Gewährleistung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere der Verkehrsbedürfnisse“ widerspricht, wird nicht gegengesteuert (etwa durch ein Bundesgesetz, das Mindestverkehrsangebote für einzelne Regionen, Oberzentren usw. definiert).

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333